

Політичні проблеми міжнародних систем та глобального розвитку

УДК 327:913]:339.92:341.221.27(479.2:560)

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.19369134>

Зангезурський коридор у контексті регіональної безпеки та економічної взаємодії на Південному Кавказі

Волошенко Інна Олександрівна,

к.політ. н, доцент кафедри міжнародного регіонознавства,

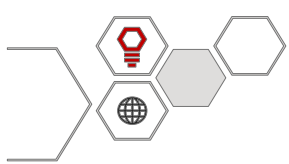
Навчально-науковий інститут міжнародних відносин,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

<https://orcid.org/0009-0007-2879-5991>

Прийнято: 27.10.2025 | Опубліковано: 25.11.2025

Анотація. Мета дослідження полягає у комплексному аналізі Зангезурського коридору як інфраструктурного проєкту, що набуває доленосного значення для регіональної безпеки та економічної взаємодії на Південному Кавказі. У роботі застосовано системний аналіз, порівняльний метод, геополітичний підхід та метод кейс-стаді, що дозволило дослідити багатовимірність проблематики транспортної інтеграції в умовах постконфліктного врегулювання. Встановлено, що Зангезурський коридор - 42-кілометровий авто- та залізничний маршрут через Сюнікську область Вірменії, який має з'єднати основну територію Азербайджану з ексклавом Нахічевань та Туреччиною, - є одним із центральних елементів трансформації геополітичного балансу на Південному Кавказі. Показано, що проєкт несе значний економічний потенціал: включення коридору до «Середнього маршруту» (Trans-Caspian International Transport Route) здатне скоротити час



доставки вантажів між Китаєм та ЄС на 5–10 днів і знизити логістичні витрати на 20–25%. Водночас реалізація коридору загрожує суверенітету Вірменії, підриває транзитну роль Ірану і обмежує вплив Росії в регіоні, яка стрімко втрачає позиції після 2022 р. Проаналізовано конкурентні ініціативи: вірменська концепція «Перехрестя миру» (Crossroads of Peace), турецький залізничний проєкт Карс–Ігдир–Нахічевань та іранський «Аракс-коридор». Особливу увагу приділено угоді серпня 2025 р. (Вашингтон), укладеній за посередництвом США, яка передбачає залучення американського оператора до управління «маршрутом Трампа» (TRIPP) - нової назви Зангезурського коридору. Зангезурський коридор є водорозділом між двома можливими сценаріями - коридором економічної інтеграції або новим фронтом геополітичного протистояння. Його доля визначатиметься не лише будівництвом інфраструктури, а й здатністю залучених сторін досягнути збалансованого режиму суверенітету, безпеки та економічної вигоди.

Ключові слова: Зангезурський коридор; Південний Кавказ; Середній маршрут; вірмено-азербайджанський мирний процес; TRIPP; регіональна безпека; транспортна інтеграція; геополітика.

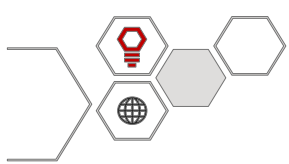
The Zangazur Corridor in the Context of Regional Security and Economic Interaction in the South Caucasus

Inna Voloshenko,

PhD (Polit.), Associate Professor of the Department
of International Regional Studies,

Educational and Scientific Institute of International Relations
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

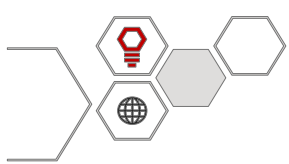
<https://orcid.org/0009-0007-2879-5991>



Abstract. The study aims to comprehensively analyse the Zangezur Corridor as an infrastructure project of paramount importance for regional security and economic cooperation in the South Caucasus. The research employs systemic analysis, a comparative method, a geopolitical approach, and a case-study method, enabling a multidimensional examination of transport integration issues under post-conflict settlement conditions. The Zangezur Corridor - a 42-kilometre road and railway route through Armenia's Syunik Province connecting mainland Azerbaijan with the Nakhchivan exclave and Turkey - has been identified as a central element in the geopolitical balance transformation in the South Caucasus. The project carries significant economic potential: its integration into the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor) could reduce China–EU cargo delivery times by 5–10 days and lower logistics costs by 20–25%. At the same time, the corridor implementation threatens Armenia's sovereignty, undermines Iran's transit role, and constrains Russia's influence in the region, which has been rapidly declining since 2022. Competing initiatives are analysed: Armenia's Crossroads of Peace concept, Turkey's Kars–İğdır–Nakhchivan railway project, and Iran's Aras Corridor. Special attention is paid to the August 2025 Washington agreement brokered by the United States, which envisages US-operator management of the Trump Route for International Peace and Prosperity (TRIPP). The Zangezur Corridor stands at a crossroads between two possible scenarios - an economic integration corridor or a new geopolitical confrontation front. Its fate will be determined not only by infrastructure construction but also by the capacity of the involved parties to achieve a balanced regime of sovereignty, security, and economic benefit.

Keywords: Zangezur Corridor; South Caucasus; Middle Corridor; Armenia-Azerbaijan peace process; TRIPP; regional security; transport integration; geopolitics.

Постановка проблеми. Транспортні коридори на пострадянському

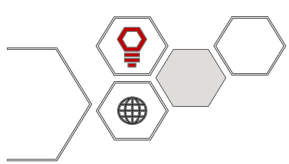


просторі давно перестали бути суто інфраструктурними об'єктами. У сучасних умовах вони є інструментами геополітичного впливу, економічного тиску та регіональної інтеграції. Зангезурський коридор - проєкт 42-кілометрового авто- та залізничного маршруту через Сюнікську область Вірменії, що має поєднати основну територію Азербайджану з ексклавом Нахічеванська Автономна Республіка та забезпечити вихід до Туреччини, - є на сьогодні, мабуть, найбільш дискусійним транспортним проєктом пострадянської Євразії.

Проблема набула нового виміру після Другої карабахської війни (2020), підписання тристоронньої заяви від 10 листопада 2020 р. та повного відновлення контролю Азербайджану над Нагірним Карабахом у 2023 р. Послаблення ролі Росії в регіоні внаслідок повномасштабного вторгнення в Україну (2022), посилення активності США та ЄС на Кавказі, а також вашингтонська угода серпня 2025 р. між Вірменією та Азербайджаном остаточно вивели питання Зангезурського коридору з суто двостороннього формату до рівня ширшої проблеми регіональної безпеки та глобальної транспортної логістики.

Проблема дослідження пов'язана з необхідністю збалансованого наукового осмислення суперечливих процесів навколо коридору: між економічними вигодами транзитної інтеграції та загрозами державному суверенітету Вірменії; між інтересами регіональних акторів (Азербайджан, Туреччина, Іран, Грузія) та позиціями зовнішніх держав (США, КНР, Росія) щодо режиму контролю над маршрутом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукова дискусія навколо Зангезурського коридору охопила широке коло дослідників із різних країн. Польські вчені П. Гавлічеськ та К. Іскандаров детально проаналізували транспортний потенціал коридору в контексті глобальних маршрутів постачання та геополітичних суперечностей на Південному Кавказі,



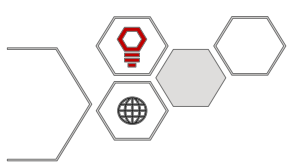
здійснивши порівняльний аналіз альтернативних транзитних маршрутів [1, с. 36]. Ці ж автори емпірично підтвердили, що реалізація проекту здатна суттєво трансформувати логістичні ланцюги між Азербайджаном, Вірменією та Туреччиною та підвищити рівень регіональної інтеграції. [2, с. 1]

Причини Другої карабахської війни та позиції сторін вивчали Р. Ібрагімов та М.Ф. Озтарсу [3, с. 595], встановивши структурні умови, що сформували нинішній геополітичний ландшафт у регіоні. У площині конкуруючих транспортних ініціатив важливе місце посідає аналіз Перської затоки-Чорноморського коридору, здійснений С. Дадпарваром та В. Каледжі [4, с. 203], де зіставлені цілі та обмеження конкурентних транзитних маршрутів. У. Шокрі [5] з'ясував геополітичні протиріччя, пов'язані з іранською альтернативою - «Аракс-коридором».

Економічне значення Зангезурського коридору для Південно-Кавказького регіону, його внесок у справу примирення та інтеграції досліджували М. Гулахмадов та Р. Гусейн [6, с. 121], виявивши кореляцію між відкриттям транспортних маршрутів та зростанням регіональної торгівлі. Т. де Вааль у своїй аналітичній доповіді [7] зауважив, що нові торговельні маршрути є потенційним засобом подолання «географії конфлікту» на Південному Кавказі, закликавши до симетричної моделі відкриття комунікацій.

Питання трансформації стратегій безпеки на Кавказі після 2023 р. розглянуто у дослідженні З. Манвелідзе та ін. [8], де показано, що посилення присутності США у процесі медіації стосовно Зангезурського коридору знаменує якісну зміну геополітичного порядку в регіоні. Роль ЄС в нагірнокарабахському конфлікті та постконфліктному врегулюванні проаналізувала Н. Гезарян [9, с. 53], вказавши на системні обмеження Брюсселя у формуванні ефективного механізму гарантування безпеки Вірменії.

Аналіз транспортних коридорів як каталізаторів економічного розвитку



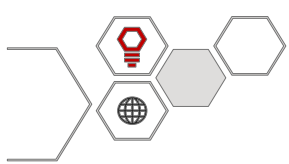
здійснено у доповіді Світового банку [10], що надає теоретичну рамку для оцінки Зангезурського проєкту. Потенціал Середнього маршруту (Trans-Caspian International Transport Route - TITR) в умовах зростання глобального попиту на альтернативні маршрути постачання розглянуто в аналітиці ОЕСР [11] та у дослідженні О. Сімсона [12, с. 39], які констатували понад 65% зростання вантажообігу в 2022–2023 рр. Геополітичні виміри та транспортні можливості Транскаспійського маршруту дослідили автори з Університету Гельсінкі та Таллінського університету [13], які провели 14 поглиблених інтерв'ю з учасниками логістичного ринку та встановили ключові перешкоди для масштабування коридору.

Пріоритети зовнішньої політики Вірменії в поствоєнний період та її зміщення від Росії на Захід проаналізував Б. Погосян [14], що є важливим контекстом для розуміння дипломатичних позицій Єревану щодо коридору.

Класичні теоретичні підходи до регіональної безпеки на Кавказі, що й сьогодні зберігають актуальність, систематизовані у монографії С. Хантера [15]. Концепція регіонального комплексу безпеки, розроблена Б. Бьюзеном та О. Вевером [16], слугує теоретичним підґрунтям для осмислення взаємозалежності безпекових динамік на Кавказі.

Азіатський банк розвитку здійснив масштабне дослідження торговельного потенціалу та інституційних особливостей Середнього коридору [17], яке містить кількісні оцінки ефективності альтернативних маршрутів відносно Зангезурського проєкту.

Таким чином, попри значний масив публікацій, у науковій літературі залишаються недостатньо дослідженими роль зовнішніх акторів (США, ЄС, КНР) у визначенні режиму функціонування коридору після 2024 р., порівняльний аналіз конкурентних сценаріїв крізь призму суверенітету Вірменії та вплив вашингтонської угоди (серпень 2025 р.) на подальшу геополітичну архітектуру регіону.

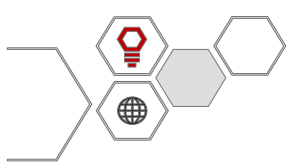
**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.**

Незважаючи на зростаючий дослідницький інтерес, у науковій літературі залишається ряд невирішених питань. Бракує комплексного аналізу чотирьох конкурентних транспортних ініціатив на Кавказі (Зангезурський коридор, «Перехрестя миру», Аракс-коридор, залізниця Карс–Ігдир–Нахічевань) у єдиній порівняльній рамці з урахуванням актуальних подій 2025 р. Недостатньо вивченими є наслідки ослаблення Росії на Кавказі після 2022 р. для балансу сил між іншими регіональними акторами - зокрема для зміни ролі Ірану та активізації США. Юридичні та безпекові імплікації моделі «99-річного концесійного управління», запропонованої США, а потім реалізованої у форматі TRIPP у серпні 2025 р., ще не отримали ґрунтового наукового осмислення.

Усі ці аспекти є критично важливими для розуміння системної трансформації Південного Кавказу як геополітичного та логістичного простору - від «заморожених конфліктів» до потенційного регіонального хабу Середнього шляху між Азією та Європою.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є здійснення комплексного аналізу проєкту Зангезурського коридору як вузлового елементу регіональної безпеки та економічної взаємодії на Південному Кавказі, визначення конфігурації інтересів ключових акторів та оцінка перспектив реалізації проєкту після підписання вашингтонської угоди серпня 2025 р.

Для досягнення мети поставлено такі завдання: проаналізувати ретроспективу та правовий контекст питання Зангезурського коридору; виявити економічний потенціал та безпекові ризики проєкту; дослідити позиції ключових акторів - Азербайджану, Вірменії, Туреччини, Ірану, Росії, США та КНР; здійснити порівняльний аналіз конкурентних транспортних ініціатив; оцінити наслідки вашингтонської угоди 2025 р. для балансу сил у



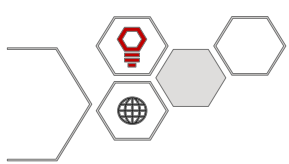
регіоні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проблема транспортного сполучення між Азербайджаном та ексклавом Нахічеванська Автономна Республіка набула гостроти з початком Першої карабахської війни (1988–1994) та розпадом єдиної транспортної системи СРСР. Вже тоді обговорювався «план Гобла» - обмін Зангезурським коридором на Лачинський, проте він так і не був реалізований. Азербайджан упродовж десятиліть був змушений здійснювати сполучення з Нахічеванню через територію Ірану, що давало Тегерану важливий важіль впливу: через іранський транзит постачалося понад 15% газу для ексклаву [5].

Після перемоги Азербайджану у Другій карабахській війні (2020) та підписання тристоронньої заяви від 10 листопада 2020 р. питання відкриття транспортних комунікацій набуло юридичного оформлення. Пункт 9 заяви передбачав розблокування всіх економічних та транспортних зв'язків у регіоні, зокрема гарантування Вірменією безперешкодного транзиту між Азербайджаном та Нахічеванню. При цьому де-факто призначеним гарантом маршруту мала стати Росія, у власності якої перебуває залізниця Вірменії (компанія РЖД) [1, с. 48].

Повне відновлення контролю Азербайджану над Нагірним Карабахом у вересні 2023 р. та вимушений виїзд понад 100 тис. етнічних вірмен докорінно змінили регіональну динаміку. За оцінкою дослідників, саме з цього моменту мирний процес між Баку та Єреваном перейшов у двосторонній формат без ключових посередників [8].

Зангезурський коридор вбудовується в загальну логіку «Середнього маршруту» (Trans-Caspian International Transport Route - TITR), який охоплює сухопутні та морські транзитні маршрути від Китаю через Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію, Туреччину до країн ЄС. Після 2022 р. вантажообіг TITR зріс на 86% порівняно з попереднім роком, а у 2024 р. досяг



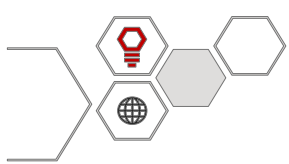
понад 4,1 млн тонн вантажів [11].

Включення Зангезурського коридору до Середнього маршруту суттєво скоротило б маршрут між Баку і Карсом (Туреччина) приблизно на 150 км і знизило б витрати на транзит на 20–25%, а час доставки - на 5–10 днів порівняно з маршрутом через Грузію [1, с. 40]. Для Азербайджану відкриття коридору означало б можливість нарощення перевалки каспійської нафти та контейнерних вантажів, зменшення залежності від дорогого іранського газу для Нахічевані, а також закріплення статусу ключового транспортного хабу між Сходом та Заходом [2, с. 5].

Вірменія, що роками перебувала в стані фактичної блокади (закриті кордони з Азербайджаном і Туреччиною), теоретично отримує унікальний шанс трансформуватися з ізолюваної держави на транзитну країну. За розрахунками фахівців, транзитні збори могли б додати до вірменського ВВП до 1,5% [7]. Відкриття коридору формально надало б Вірменії вихід до портів Перської затоки та Середземного моря. Однак зазначена вигода реалізовується лише за умов збереження повного митного і прикордонного контролю Єревану над ділянкою маршруту, що є центральним пунктом переговорного процесу.

Для Туреччини відкриття коридору важливе з погляду консолідації статусу енергетичного та транзитного хабу та забезпечення прямого сухопутного зв'язку з тюркськими державами Центральної Азії. Починаючи з 2021 р. Анкара активно просуває будівництво 224-км залізниці Карс–Ігдир–Аралик–Ділуджу вартістю 2,4 млрд євро, яка підведе колію до вірменського кордону з боку Нахічевані. Церемонія закладення першого каменю відбулася 22 серпня 2025 р. [10].

Дискусія навколо Зангезурського коридору ускладнюється існуванням чотирьох конкурентних транспортних ініціатив, кожна з яких відображає відмінні інтереси акторів.

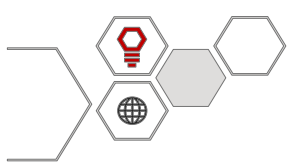


Вірменська концепція «Перехрестя миру» передбачає симетричне відкриття всіх комунікацій у регіоні за умови збереження суверенітету кожної держави над власними ділянками маршруту. Цей підхід підтримано ЄІНУ, проте заблоковано Азербайджаном, який наполягає на «нашому» трактуванні пункту 9 заяви 2020 р. - тобто на особливому режимі «вільного транзиту» [9, с. 64].

Іранський «Аракс-коридор» пролягає вздовж північного кордону Ірану, з'єднуючи Азербайджан та Нахічевань через іранську територію. Угода між Азербайджаном та Іраном 2023 р. щодо будівництва мостів та залізничних ліній через річку Аракс надала цьому проєкту конкретної форми [5]. Іран розглядає Зангезурський коридор як «червону лінію», оскільки його реалізація підриватиме роль Тегерану як транзитного посередника, обмежить його сухопутний вихід на Кавказ, а присутність американських або натівських структур уздовж іранського кордону є для Тегерану неприйнятною з безпекових міркувань [4, с. 214].

Стосовно позиції Росії слід зазначити, що Москва тривалий час прагнула закріпити себе як головного гаранта коридору - з розміщенням власних прикордонників на маршруті, що передбачалося формулою листопада 2020 р. Однак повномасштабне вторгнення в Україну та обопільна недовіра Баку та Єревана до Росії призвели до кардинальної зміни ситуації. Обидві країни де-факто виключили Москву з переговорного процесу [8]. Конфлікт між Азербайджаном та Росією у зв'язку зі збиттям пасажирського літака Azerbaijan Airlines у Чечні (грудень 2024 р.) і подальші дипломатичні ускладнення остаточно знищили залишки довіри між Баку та Москвою.

Китай поки що утримується від публічних заяв щодо коридору, однак включення потенційного маршруту до оновленої картографії «Поясу й Шляху» у червні 2025 р. свідчить про стратегічний інтерес Пекіна до диверсифікації транзитних шляхів в обхід Росії [6, с. 126].



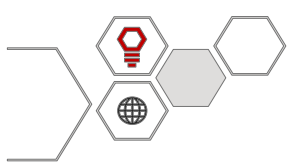
Поворотним моментом у дискусії навколо Зангезурського коридору стала вашингтонська зустріч Пашиняна та Алієва (8 серпня 2025 р.) за посередництва президента США Дональда Трампа. Сторони парафували 17-статейну угоду про мир та міждержавні відносини і підписали Спільну декларацію про майбутні відносини, яка містить положення про створення транспортного коридору між материковим Азербайджаном і Нахічеванню через Вірменію під назвою «Маршрут Трампа для міжнародного миру та процвітання» (Trump Route for International Peace and Prosperity - TRIPP) [14].

Ключовою особливістю TRIPP є передбачуване залучення американського або американсько-європейського консорціуму в якості оператора коридору. Подібна модель принципово відрізняється від тристоронньої формули 2020 р. з Росією і підриває Москву як традиційного «арбітра» кавказьких конфліктів [8]. Водночас угода передбачає виведення Збройних сил Росії з кордону між Вірменією та Азербайджаном, а ОБСЄ офіційно розформувало Мінську групу 1 вересня 2025 р.

Із підписанням декларації Вірменія офіційно визнала суверенітет Азербайджану над Нагірним Карабахом і відмовилася від усіх судових позовів у міжнародних судах. В обмін Азербайджан взяв зобов'язання не застосовувати силу та відкрити кордони для двосторонньої торгівлі. Механізм TRIPP покликаний зняти ключовий вірменський страх перед «екстериторіальним» коридором, оскільки американський оператор юридично функціонуватиме під юрисдикцією Вірменії [14].

Одночасно Туреччина розпочала будівництво залізниці Карс–Ігдир–Нахічевань, яка повинна з'єднати Туреччину з вірменським кордоном і стати частиною Середнього маршруту. Ця мегаінфраструктурна ініціатива наочно демонструє, що незалежно від остаточного правового статусу коридору Анкара та Баку вже формують нову транспортну архітектуру регіону [2, с. 10].

Реалізація Зангезурського коридору/TRIPP несе в собі комплекс



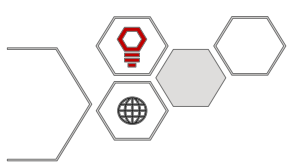
безпекових ризиків. Зникнення спільного вірмено-іранського кордону (43 км), яке сталося б за умов реалізації «екстериторіального» коридору, позбавило б Іран сухопутного сполучення з Вірменією та виключило б його із регіональних транзитних маршрутів [5]. Саме тому Тегеран означив це питання як «червону лінію» та розгорнув прикордонні військові навчання ІРГК поблизу вірменського кордону.

Присутність американських або американсько-європейських структур в якості оператора TRIPP фактично означає запровадження нового безпекового формату на Кавказі, що сприймається Іраном і Росією як просування «натівської інфраструктури» до їх кордонів [8]. Ці побоювання підсилює збільшення питомої ваги США у регіоні: вашингтонська угода передбачає також заміщення місії ЄС на вірмено-азербайджанському кордоні.

Відкриття коридору створює ризики ескалації для самої Вірменії. Частина вірменського суспільства та діаспора характеризують укладену угоду як «беззастережну капітуляцію», оскільки вона де юре закріплює відмову від Нагірного Карабаху та обмежує міжнародно-правові механізми захисту вірмен [9, с. 68].

Водночас Т. де Вааль [7] вказує на принципово інший сценарій: відкриття торговельних маршрутів через Вірменію формуватиме нові стимули для економічної взаємозалежності та мирного співіснування між країнами регіону, зменшуючи структурні причини конфліктності - ізоляцію, ресурсний дефіцит та відсутність транзитних доходів.

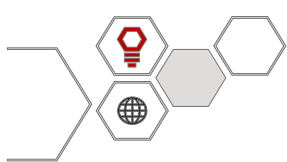
Висновки. Зангезурський коридор є не лише інфраструктурним проєктом, а системним індикатором трансформації геополітичного порядку на Південному Кавказі. Проведене дослідження дозволяє сформулювати наступні узагальнення. Економічна логіка коридору є переконливою: включення маршруту до Середнього шляху Китай–ЄС здатне принести суттєві вигоди всім країнам регіону, зокрема Вірменії - у разі збереження її



суверенітету над ділянкою. Центральним питанням залишається режим контролю над маршрутом. Залучення США як оператора TRIPP (американсько-азербайджансько-вірменська угода серпня 2025 р.) є безпрецедентним кроком, що перебудовує регіональну безпекову архітектуру: виводить Росію з ролі арбітра, обмежує іранські позиції та підсилює західний вектор обох країн. Конкурентні транспортні ініціативи (Аракс-коридор, Карс–Ігдир–Нахічевань) залишатимуться активними незалежно від реалізації TRIPP, що свідчить про тривалу боротьбу за контроль над «Новим шовковим шляхом» у кавказькому сегменті. Виклики безпеки залишаються значними. Внутрішньополітичний тиск у Вірменії, іранський спротив та можлива дестабілізуюча активність Росії через проросійські сили в регіоні є факторами, здатними підірвати крихку архітектуру угоди.

Список використаних джерел

1. Gawliczek P., Iskandarov K. The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). *Security and Defence Quarterly*. 2023. Vol. 41. No. 1. P. 36–53. <https://doi.org/10.35467/sdq/161993>.
2. Iskandarov K., Gawliczek P. The Socioeconomic Impact of the Zangezur Corridor on the South Caucasus Region. *Social Development and Security*. 2025. Vol. 15. No. 4. P. 1–18. <https://doi.org/10.33445/sds.2025.15.4.1>.
3. Ibrahimov R., Oztarsu M. F. Causes of the Second Karabakh War: Analysis of the Positions and the Strength and Weakness of Armenia and Azerbaijan. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*. 2022. Vol. 24. No. 4. P. 595–613. <https://doi.org/10.1080/19448953.2022.2037862>.
4. Dadparvar S., Kaleji V. The Persian Gulf-Black Sea International Transport and Transit Corridor: Goals and Constraints. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*. 2024. Vol. 26. No. 2. P. 203–225.



<https://doi.org/10.1080/19448953.2023.2233360>.

5. Shokri U. Geopolitical Rivalries in the South Caucasus: Evaluating the Aras Corridor as an Alternative to Zangezur. Trends Research and Advisory. 2024. URL: <https://trendsresearch.org/insight/geopolitical-rivalries-in-the-south-caucasus-evaluating-the-aras-corridor-as-an-alternative-to-zangezur/>

6. Gulahmadov M., Huseyn R. The Zangazur Corridor as the New Haulage Hub for Integration and Cooperation in South Caucasus. Business & IT. 2023. Vol. 13. No. 1. P. 121–128. <https://doi.org/10.14311/bit.2023.01.14>.

7. De Waal T. In the South Caucasus, Can New Trade Routes Help Overcome a Geography of Conflict? Carnegie Endowment for International Peace. 2021. URL: https://carnegieendowment.org/files/de_Waal_South_Caucasus_Connectivity.pdf

8. Manvelidze Z. et al. Geopolitical Reconfiguration and Transformation of Security Strategies in the South Caucasus: A Regional Analysis. Eastern Europe Regional Studies. 2025. <https://doi.org/10.71308/ESAH1639>.

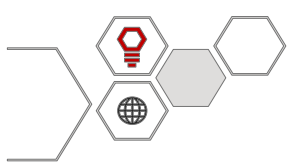
9. Ghazaryan N. The EU and the Nagorno-Karabakh Conflict: The Forty-Four-Day and Its Aftermath. European Foreign Affairs Review. 2023. Vol. 28. No. 1. P. 53–71.

10. Stokenberga A. et al. Corridors for Development and Growth. Washington, D.C. : World Bank Group, 2024. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/099101524184531877>

11. OECD. Realising the Potential of the Middle Corridor. Paris : OECD Publishing, 2023. URL: https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_ee4a0282-en.html

12. Simson O. Future Potential of Trans-Caspian Corridor: Review. Logistics. 2023. Vol. 7. No. 3. P. 39. <https://doi.org/10.3390/logistics7030039>.

13. Popova O., Kanning U. The Trans-Caspian Corridor - Geopolitical implications and transport opportunities. Journal of Transport Geography. 2025. Vol. 124. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.103970>.



14. Poghosyan B. Armenia's Foreign Policy after the Second Nagorno-Karabakh War: Diversification in the Post-Unipolar World. Applied Policy Research Institute of Armenia (APRI Armenia). 2025. <https://doi.org/10.71308/ESAH1639>.

15. Hunter S. T. The New Geopolitics of the South Caucasus: Prospects for Regional Cooperation and Conflict Resolution. Lanham : Lexington Books, 2017. 254 p.

16. Buzan B., Wæver O. Regions and Powers: The Structure of International Security. Cambridge : Cambridge University Press, 2003. 564 p.

17. Asian Development Bank. Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Manila : ADB, 2023. URL: <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>